

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** Svar på henvendelse fra Niels E. Bjerrum vedr. budgetnotater TM3b, TM3d og TM41. 19-08-2019 Sag: 2019-0223889  
**Vedhæftede filer:** TM3b Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade.pdf; TM3d Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter.pdf; TM41 Reduktion af biltrafikken i Indre by og Brokvarterene.pdf

**Fra:** Christina Puggaard **På vegne af** Anna Schou Johansen  
**Sendt:** 21. august 2019 14:28  
**Til:** Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)  
**Emne:** Svar på henvendelse fra Niels E. Bjerrum vedr. budgetnotater TM3b, TM3d og TM41. 19-08-2019 Sag: 2019-0223889

Kære Niels.

Tak for din henvendelse fra den 19. august 2019 vedr. fremsendelse af budgetnotaterne TM3b, TM3d og TM41.

Vedhæftet finder du de ønskede budgetnotater.

Med venlig hilsen

**Anna Schou Johansen**  
Vicedirektør  
TMF Stab

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**Fra:** Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)  
**Sendt:** 19. august 2019 21:16  
**Til:** Borger; TMFKP Sekretariat  
**Emne:** Fwd: TMU Budgetnotater

Kære Tmf,

Se vedhæftet og nedenstående - vil i sende mig og borgeren de 3 markerede budgetnotater?

MED VENLIG HILSEN

Niels E. Bjerrum (A)  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

---

**Fra:** Borger  
**Sendt:** mandag, august 19, 2019 9:07 PM

**Til:** Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)

**Emne:** TMU Budgetnotater

Kære Niels Bjerrum

jeg har markeret 3 budgetnotater i vedlagte  
som vi er nogen stykker i 3. kreds er meget  
interesseret i at se i forbindelse med Budget 2020  
kan du hjælpe med at sende mig disse notater?

Med venlig hilsen



## TM3b Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade



### Baggrund

Der er i dag 382 kilometer cykelsti i København, og antallet af cykelstier udgør en central faktor, for at få flere til at vælge cyklen. Målinger viser, at omkring en tredjedel af københavnernes mener, at de vil begynde at cykle mere, hvis forholdene forbedres med både flere og bredere cykelstier. Cykelstiudvidelser er særligt relevante de steder, hvor cykeltrafikken allerede i dag skaber trængsel, som medfører utryghed, nedsætter fremkommeligheden og kan være kilde til konflikter.

### Indhold

I *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025* er Torvegade den strækning, hvor langt flest borgere ønsker cykelstien udvidet, hvilket skyldes kapacitetsproblemer for cykeltrafikken. Det forventes, at der kommer endnu flere cyklister efter, at Amagerbrogade har fået forbedrede cykelforhold. I 2018 færdedes 34.100 cykler og 25.900 køretøjer på Torvegade på et hverdagsdøgn, og i den mest befærdede time i morgenmyldretiden var tallet 4.452 cykler og 1.906 køretøjer. Den høje koncentration af cykler på Torvegade er en særlig udfordring, idet cykelstierne kun er 2,1 meter brede.

Der er behov for en detaljeret undersøgelse af mulighederne for at øge kapaciteten for cykeltrafikken på strækningen. Det foreslås derfor, at der udarbejdes en trafikanalyse og et dispositionsforslag med primært fokus på forbedret fremkommelighed for cyklister, busser og fodgængere (der alle er pladsbesparende i forhold til biler) under hensyn til de mange byrumsmæssige interesser. Dermed forventes den samlede fremkommelighed på tværs af alle transportformer at øges, selvom biltrafikken må forventes at få forringet fremkommelighed eller fastholde den nuværende fremkommelighed.

Dispositionsforslaget bygger videre på det idéoplæg om Torvegadekorridoren, der indgår i *Optimeringsplan KBH Cykelby 2025*, som blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2015, og vil indeholde konkrete forslag til den fysiske udformning af trafikløsningen på strækningen.

I forbindelse med udarbejdelsen af et dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade belyses muligheden for at koordinere med genopretningsprojekter, skybrudsprojekter, signaloptimering og fysiske forbedringer af trafiksikkerheden. Det kan nedbringe de samlede gener af vejarbejde sammenlignet med realisering af separate projekter. Der vil muligvis også kunne opnås en besparelse på den samlede anlægspris.

Dispositionsforslaget for øget cykelkapacitet på Torvegade har estimerede anlægsudgifter på 1,0 mio. kr.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet forventes samlet set at bidrage til opfyldelse af målene i *KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København, Kommuneplan 2015* samt *Cykelstrategi 2011-2025* om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 1,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-21. Projektet forventes ibrugtaget i marts 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2020	2021	2022	2023	I alt
Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	Anlæg	Øvrig	500	500			1.000
<b>Udgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>500</b>			<b>1.000</b>

#### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at udarbejdelsen af dispositionsforslaget er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

#### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-2021.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	2000	500	500			1.000	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>500</b>			<b>1.000</b>	<b>1.000*</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Dispositionsforslaget forventes igangsat januar 2020 og færdigt i marts 2021 med henblik på, at den kan indgå i forhandlingerne om Budget 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2021

#### **Øvrige tekniske oplysninger**

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

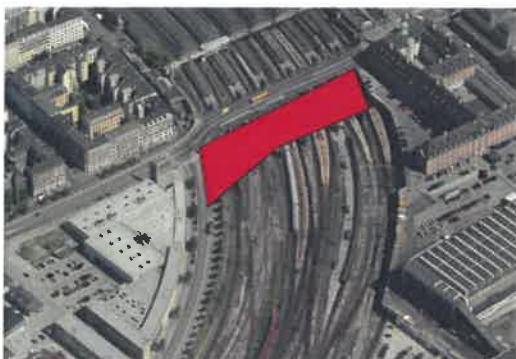
### Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>



## TM3d Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter



### Baggrund

Kun 37 % af de cyklende københavnere er på nuværende tidspunkt tilfredse med muligheden for cykelparkering i byen. Specifikt er tilfredsheden med cykelparkering ved stationer 35 %. Målsætningen i *Fællesskab København* er, at 70 % af københavnere skal være tilfredse med muligheden for cykelparkering 2025. Med initiativerne i budgetnotatet vil der være mulighed for at forbedre cykelparkeringen ved stationer i Københavns Kommune.

### Indhold

Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter er af betydning for både udbygning af den samlede kapacitet for cykelparkering i København, men også med henblik på at forbedre mulighederne for at flere kan vælge at kombinere transportformerne på deres rejse/tur. Omkostningerne ved etablering af cykelparkering ved de centrale stationer som Københavns Hovedbanegård og Christianshavn Station er relativt høje i forhold til almindelige cykelparkering i terræn, da løsningerne vil skulle etableres i konstruktion. Hertil kommer, at cykelparkering ved disse stationer har stor indvirkning på udformningen af centrale byrum. Der er derfor behov at gennemføre dybdegående analyser af hvordan løsningerne bedst gribes an, samt hvorledes der kan skabes grundlag for ekstern medfinansiering. Det forventes, at de foreslåede forbedringer ved tre vigtige stationer og busstoppsteder vil bidrage til at øge cyklisternes tilfredshed med cykelparkering ved stationer og generelt. Budgetnotatet indeholder tre initiativer.

#### *Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård (0,3 mio. kr.)*

Hovedbanegården har i dag ca. 2.000 cykelparkeringspladser (fratrasket det aktuelle cykelparkeringsprojekt på Reventlowsgade på ca. 500 nye cykelparkeringspladser). Den tilgængelige cykelparkering er underdimensioneret i forhold til det reelle behov. Ved den seneste tælling i 2017 var der en belægningsprocent på 153 %. Med en forventet stigning på 70.000 daglige passagerer over de næste 10 år (fra 110.000 til 180.000 passagerer) vurderer forvaltningen, at behovet for cykelparkering i 2025 vil være på ca. 7.500 cykelparkeringspladser (jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering).

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det fremover er stærkt begrænset, hvor meget cykelparkering der kan anlægges med traditionelle cykelparkeringsstativer, da arealerne omkring Hovedbanegården er fuldt udnyttet. Fremover vil det primært være løsninger i konstruktion, der kan udvide antallet af cykelparkeringspladser. Disse løsninger har en væsentlig højere pris pr. plads end ordinære cykelparkeringspladser i stativ. Forvaltningen



vurderer derfor, at ekstern finansiering er nødvendig for at realisere en udvidelse af cykelparkeringskapaciteten ved Hovedbanegården.

En cykelparkeringsløsning ved Tietgensbroen (Hovedbanegårdens sydlige ende) vurderes af DSB at være mest attraktiv for brugerne, da cykelparkeringen vil give direkte adgang til togperronerne. Et dispositionsforslag udarbejdet af DSB og Københavns Kommune fra 2011 vurderer, at etablering af en cykelparkeringsbro med 2.000 cykelparkeringspladser ved Tietgensbroen vil koste 150-200 mio. kr. Forvaltningen vurderer at løsningen forudsætter bidrag af ekstern finansiering fra tredjepart for at være økonomisk realiserbar. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor at igangsætte en målrettet indsats for at tiltrække ekstern finansiering, samt afdække hvor stor en del der kan forventes finansieres af eksterne partner. Projektet vil bygge videre på dispositionsforslaget om en cykelparkeringsbro fra 2011.

Med etablering af Cykelparkeringsbroen på ca. 4.000 m<sup>2</sup> med plads til 2000 cykler vil der samlet være ca. 4.500 cykelparkeringspladser (inkl. Reventlowsgade) tæt på Hovedbanegården. Cykelparkeringsbroen er foreslået etableret umiddelbart ved siden af Tietgensbroen og hen over banegraven. Fra Cykelparkeringsbroen vil der være direkte adgang til perronerne.

Der skal tages forbehold for at en ekstern bidragsyder vil kunne kræve indflydelse på den endelige udformning af Cykelparkeringsbroen, hvorfor initiativet kan medføre udarbejdelse af nyt dispositionsforslag. Teknik – og Miljøudvalget vil blive forelagt endeligt projektforslag til godkendelse.

Arbejdet med at tiltrække ekstern finansiering gennemføres af Københavns Kommune i samarbejde med DSB og forventes at være afsluttet ultimo 2020.

#### *Initiativ 2: Forbedret cykelparkering ved Christianshavn Station (0,5 mio. kr.)*

I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde foranalyse til forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station over og under jorden. Stationen vil i fremtiden være Danmarks 10. største station målt på antallet af passagerer.

Med initiativet afprøves en fysisk forbedring af trappen til cykelkælderen, således at det bliver nemmere og mere sikkert at tilgå parkeringen under jorden. Samtidig skal der igangsættes tiltag der kan modvirke hærværk og uønsket ophold på trappen til cykelkælderen.

Københavns Kommune vil bidrage med opsætning af midlertidige og mindre forsøgsanlæg (for eksempel nye typer af slisker til cykler), der skal understøtte forbedret adgang til cykelkælderen og indgå som forsøgs-elementer i en generel forbedring af cykelparkering på Christianshavns Torv. Derudover vil Københavns Kommune sammen med Metroselskabet igangsætte en midlertidig informationsindsats, der skal gøre opmærksom på cykelparkeringsforholdene på Christianshavns Torv.

Det skal undersøges, hvorledes der mere generelt kan sikres bedre forhold for cykelparkering over og under jorden på Christianshavns Torv suppleret med en ny elevator til cykelkælderen, så der i fremtiden vil være i alt to elevatorer og en ombygning af indgangen til cykelkælderen fra Dronningensgade. Med initiativet udarbejdes foranalyse til omdannelse af Christianshavns Torv.

Københavns Kommunes rolle i projektet er projektledelse og informationsindsats. Anlægsprojektet i form af forbedring af adgang til cykelkælderens gennemføres af Metroselskabet.

På baggrund af initiativet vil Teknik- og Miljøudvalget blive forelagt foranalyse, hvoraf der kan afsættes midler til det videre arbejde med den fysiske omdannelse af Christianshavn Torv.

Erfaringerne fra projektet vil indgå i forbedring af cykelparkeringskældre ved øvrige metrostationer i Københavns Kommune.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,5 mio. kr. fra Metroselskabet.

#### *Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Station (0,5 mio. kr.)*

Vestamager Station er karakteriseret af at være en højbanestation i et byudviklingsområde. Antallet af parkerede cykler er i stærk vækst som følge af de mange nye beboere og arbejdspladser omkring stationen. Andre højbanestationer oplever lignende udfordringer, hvorfor løsningerne fra Vestamager Station senere vil kunne bruges til inspiration på andre højbanestationer. Metroselskabet og Københavns Kommune har i 2018 gennemført et pilotforsøg på stationen, hvor der er opsat toetagers cykelstativer ved stationen. Herved er den eksisterende parkeringskapacitet udvidet med ca. 100 cykelparkeringspladser. Stativerne blev opsat sidst i august 2018. Initiativet er løbende blevet evalueret og det konstateres, at cykelstativerne ikke tilstrækkeligt reducerer den andel af cykler, som parkeres uden for cykelstativerne.

Der er behov for at udvide kapaciteten på stationen. Derfor vil der med initiativet blive etableret 50 nye cykelparkeringspladser, som vil blive placeret på et ledigt græsareal (ejet af Metroselskabet) bag stationen modsat Ørestad Boulevard og der skal afprøves nye cykelparkeringskoncepter, der kan optimere arealanvendelsen til parkering og parkering til eksempelvis ladcykler. Samtidig skal der gennemføres en informationsindsats der sætter fokus på funktionaliteten og adgangen til de eksisterende toetagers stativer.

Københavns Kommune indgår aftale med Metroselskabet om etablering af cykelparkeringspladser på deres areal ud fra et ønske om at bidrage med at løse cykelparkeringsudfordringer i et lokalområde, der i løbet af kort tid, har oplevet en eksplosiv stigning i antallet af parkerede cykler udenfor stativ.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,50 mio. kr. fra Metroselskabet.

#### *Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder (2,0 mio. kr.)*

I samarbejde med Movia forbedres faciliteter for cykelparkering, og mulighederne for kombinationsrejser med cykel og bus ved op til 10 busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune. Udbygningen skal skabe en bedre sammenhæng mellem den regionale cykelinfrastruktur (Supercykelstierne) og S-busnettet. Antallet af bilture over kommunegrænsen, er i dag syv gange højere end antallet af cykelture. Derfor vil initiativet fokusere på busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, hvor bilpendlingen er størst. Formålet er at skabe bedre forhold for flere cykelture og busrejser og dermed at begrænse bilpendlingen over kommunegrænsen.



Initiativet indebærer etablering af 100-200 nye cykelparkeringspladser og opsætning af realtidsinformationssystemer målrettet cyklister. Realtidsinformationsstanderne giver målrettet information til cyklisterne om busruter, der kan forbedre mulighederne for længere for længere pendlerture med cykel og bus.

Movia har ikke mulighed for at medfinansiere anlægsmæssige forbedringer. Movia vil sammen med Københavns Kommune bidrage til en analyse af hvilke specifikke busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, der kan drage størst nytte af bedre cykelparkeringsfaciliteter og realtidsinformationssystemer. Analysen skal udpege de konkrete placeringer i områderne, løsningstyper samt konkretisere det fremtidige potentiale for flere kombinationsrejser mellem cykel og bus.

Konkrete eksempler på potentielle busstoppesteder er Vibenshus Runddel og Husum Torv, hvor S-busstoppestederne krydses af Supercykelstier. Den præcis placering af cykelparkering og realtidsinformationssystemer beror på analysens resultater.

Movia har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Movia afsætte 0,25 mio. kr. i medfinansiering via interne medarbejderressourcer.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativerne i dette budgetnotat understøtter samlet set målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 70 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for cykelparkering, og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Initiativ 3 og 4 forventes desuden at have direkte effekt på antallet af cykelparkeringspladser, som det fremgår af nedenstående tabel. Effekterne er beskrevet yderligere i *Cykelredegørelse 2018*.

Initiativ	Forventet antal ekstra cykelparkeringspladser	Øvrige effekter
Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation	50	Bedre mulighed for skift mellem cykel og metro i Ørestad Syd
Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder	100-200	Bedre mulighed for kombinationsrejser mellem cykel og bus

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,9 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold af nyopsatte cykelstativer, besværliggjort renhold omkring stativer samt drift og vedligehold af realtidsskærme. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet er konkretiseret, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen. Hvis estimatet er for lavt, søges supplerende driftsmidler tilført. Begge dele sker i forbindelse med det årlige opsamlingsnotat om afledt drift til anlægsprojekter.

**Table 3 – Overview of the council's activities on all management areas**

<b>Activities in the proposal</b> <i>(1,000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Management area</b>	<b>Categorization of construction wishes</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Total</b>
Initiative 1 Copenhagen Main railway yard	Anlæg	Øvrig	250				250
Initiative 2 Improved bicycle shed at Christianshavn Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Affected operation	Service			10	10	10	30
Initiative 3 Improved bicycle parking at Vestamager Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Affected operation	Service			10	10	10	30
Initiative 4 Bicycle parking at bus stops	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500	1.500			2.000
Affected operation	Service				95	95	190
<b>Expenditure in total</b>			<b>1.750</b>	<b>1.520</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>3.500</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

The project has estimated construction expenditures of a total of 3.3 million kr. in the period 2020-2021. As a consequence of the construction project, derived operating expenditures of 0.02 million kr. in 2021 and 0.1 million kr. annually from 2022 and onwards. The long-term initiative is expected to be implemented in August 2021.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård							
- Projektering	2000	250				<b>250</b>	250*
Initiativ 2. Forbedret cykelkælder ved Christianshavns Metrostation							
- Projektering	2000	350				<b>350</b>	350*
- Udførsel	2000	150				<b>150</b>	150*
Initiativ 3. Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation							
- Projektering	2000	200				<b>200</b>	200*
- Udførsel	2000	300				<b>300</b>	300*
Initiativ 4. Cykelparkering ved busstoppesteder							
- Projektering	2000	500	150			<b>650</b>	650*
- Udførsel	2000		1.350			<b>1.350</b>	1.350*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.750</b>	<b>1.500</b>			<b>3.250</b>	<b>3.250*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Initiativ 2. - Vedligehold og afledt drift	1000		10	10	10	<b>30</b>	
Initiativ 3. - Vedligehold og afledt drift			10	10	10	<b>30</b>	
Initiativ 4. - Vedligehold og afledt drift	1000			95	95	<b>190</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>20</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>250</b>	

**Tabel 4 – Tidsangivelse Initiativ 1**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

**Tabel 5 – Tidsangivelse Initiativ 2**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

**Tabel 6 – Tidsangivelse Initiativ 3**

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

**Tabel 7 – Tidsangivelse Initiativ 4**

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

Bydækkende								
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave		Valby	X	Amager Øst	X
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	X	Vanløse		Amager Vest	

### Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>



## TM41 Reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne



### Baggrund

Budgetnotatet er bestilt af Borgerrepræsentationen den 31. januar 2019, hvor medlemsforslag om reduktion af biltrafikken i Indre By blev vedtaget. Med udgangspunkt i medlemsforslaget, og en beskrivelse af baggrund, udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik, har Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget henholdsvis den 3. juni og 11. juni 2019 godkendt, at forslag om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne kan indgå i forhandlingerne om Budget 2020.

### Indhold

Befolkningen i Københavns Kommune er vokset med mere end 20 % de sidste ti år og forventes at stige med ca. 90.000 frem mod 2030. I takt med, at der bliver flere københavnere, og der kommer flere arbejdspladser i byen, vokser presset på både veje, cykelstier og i den kollektive trafik med reduceret fremkommelighed til følge. Samtidig er bilejerskabet stigende, hvilket øger presset på parkeringspladserne i byen.

Cityringens åbning er en god anledning til at belyse, hvordan metroen kan udnyttes maksimalt og biltrafikken reduceres i de centrale bydele, så de trafikale målsætninger i både kommuneplan og klimaplan kan nås. Da virkemidlerne til reduktion af biltrafik er mange og har forskellige effekter, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen at sammensætte virkemidler i tre scenarier, hvis effekt skal belyses med analyserne. Scenariernes indsatspakker udgør forskellige niveauer af både økonomi og effekt i forhold til reduktion af biltrafik og dermed også CO<sub>2</sub>-udslip. Scenarie 1 er et minimumscenarie, scenarie 2 bygger ovenpå scenarie 1, og scenarie 3 bygger ovenpå scenarie 2. Scenarie 3 giver således det bredeste fundament for senere at kunne træffe en politisk beslutning om eventuel indsats til reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, da der er analyseret på den samlede pakke af virkemidler. Scenarie 1 er derimod begrænset til et minimum af virkemidler, og analyserne giver dermed et smallere fundament for den politiske beslutning. Principperne bag scenarieopbygningen fremgår af tabel 1.

**Tabel 1 – Opbygning af de tre scenarier**

	<b>Scenarie 1 Minimum</b>	<b>Scenarie 2 Mellem</b>	<b>Scenarie 3 Maksimum</b>
Kortlægning af eksisterende viden fra Københavns Kommune og andre byer	x	x	x
Relevante indsatser med udgangspunkt i allerede igangsatte analyser samt mindre trafikregulerende tiltag i brokvartererne og omkring stationerne på Cityringen.	x	x	x
Justering af vejnetsplan i Kommuneplan 2019	(x)	x	x
Indsatser til at gøre det mindre attraktivt at køre igennem i udvalgte områder af Indre By og brokvartererne.		x	x
Indsatser der påvirker incitamentsstruktur til regulering af biltrafikken. Fx via differentierede parkeringstakster, højere beboerlicens, reduktion i udbuddet af parkeringspladser, omprioritering af kørebaner til andre transportformer eller andre formål, inddeling af byen i zoner, hvor biltrafikken reduceres, og forbedring af bilernes fremkommelighed rundt om byen			x

Analyserne i alle tre scenarier omfatter følgende delopgaver, som stiger i omfang og ressourceforbrug i takt med, at kompleksiteten stiger fra scenarie 1 over scenarie 2 og til scenarie 3:

1. Kortlægning af eksisterende viden på tværs af igangværende og afsluttede analyser samt erfaringer fra udenlandske projekter til reduktion af biltrafik.
2. På baggrund af kortlægningen og scenariernes ambitionsniveau sammensættes mulige virkemidler i en indsatspakke for de respektive scenarier.
3. Analyser af effekterne af indsatserne i scenarierne i forhold til overflytning af biltrafik til gang, cykel- og kollektiv trafik, kapacitet i Cityringen og den øvrige metro, CO<sub>2</sub>-udslip, luftforurening og anlægsøkonomi, herunder relevante trafikberegninger. Dertil kommer en vurdering af effekt i forhold til detailhandel og mere bløde værdier som byliv, herlighedsværdi og lignende.
4. På baggrund af analyserne, og med udgangspunkt i de respektive scenarier, udarbejdes et beslutningsoplæg om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne.

Da budgetnotatet alene omfatter midler til analysearbejde, herunder finansiering af eksternt rådgivning, har de tre scenarier ikke konsekvenser for træer, bilparkering, cykelparkering og tilgængelighed. Det interne ressourcetræk i forbindelse med analysearbejdet afholdes inden for Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens egen ramme.

*Scenarie 1. Minimumscenarie (0,5 mio. kr. i service)*

I dette scenarie sammensættes virkemidler i en indsatspakke med udgangspunkt i relevante, mindre initiativer til reduktion af biltrafik på baggrund af allerede igangsatte analyser/processer og erfaringsindsamling. Disse kan suppleres med mindre trafikregulerende tiltag i brokvartererne, som hastighedsdæmpning, ændret signalprioritering med videre. Desuden suppleres med forbedrede adgangsforhold og andre tiltag, der kan understøtte brugen af Cityringen. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne af indsatspakke 1.

*Scenarie 2. Mellemscenarie (0,7 mio. kr.)*

Indsatspakken i scenarie 1 suppleres med initiativer til at gøre det mindre attraktivt at køre gennem udvalgte områder af Indre By og brokvartererne. Det kan eksempelvis ske via hastighedsdæmpning, omprioritering af vejareal og ensretninger. Dette vil kunne



kombineres med lokale trafik- og byrumsplaner for hver bydel. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne af indsatspakke 2.

Scenarie 2 kan suppleres med udarbejdelse af lokale trafik- og byrumsplaner for de berørte brokvarterer. Disse vil kunne udarbejdes sideløbende med analyserne, eller når der er truffet politisk beslutning om evt. videre proces. Udarbejdelse af lokale trafik- og byrumsplaner vil kræve, at der afsættes tid og ressourcer til at facilitere en lokal dialog i bydelene sammen med de respektive lokaludvalg. Det mulige tilkøb vurderes af Teknik- og Miljøforvaltningen at beløbe sig til 0,4 mio. kr.

#### *Scenarie 3. Maksimumscenarie (0,9 mio. kr.)*

Ud over initiativer i scenarie 1 og scenarie 2, inddrages incitamentsstruktur til regulering af biltrafikken i scenarie 3. Eksempelvis kan det ske via differentierede parkeringstakster, højere beboerlicens, reduktion i udbuddet af parkeringspladser, omprioritering af kørebaneer til andre transportformer eller andre formål, inddeling af byen i zoner, hvor biltrafikken reduceres, og forbedring af bilernes fremkommelighed rundt om byen. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Det er fortsat en udfordring at nå den trafikale målsætning i *Kommuneplan 2015* om, at højst en tredjedel af de kørende ture skal ske med bil, og mindst en tredjedel henholdsvis med kollektiv trafik og cykel, idet biltrafikken i 2018 udgør 40 % af alle kørende ture. Det samme gør sig gældende i forhold til målsætningen i *KBH 2025 Klimaplanen* om, at maksimalt 25 % af alle ture skal foregå i bil i 2025, idet biltrafikken i 2018 udgør 32 % af alle ture. Scenarierne spiller i stigende grad fra scenarie 1 til 3 ind i forhold til at nå målsætningerne i både kommuneplan og klimaplan.

#### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. i 2020.

Scenarie 2 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. i 2020.

Scenarie 3 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. i 2020.

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenarie 1, maj 2020 for scenarie 2 og juni 2020 for scenarie 3.

**Table 2 – Overview of desired activities on all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/1)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Scenario 1, minimumscenario</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	350			<b>470</b>
<b>Udgifter scenario 1, i alt</b>		<b>120</b>	<b>350</b>			<b>470</b>
<i>Scenario 2, mellemscenarie</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	540			<b>660</b>
<b>Udgifter scenario 2, i alt</b>		<b>120</b>	<b>540</b>			<b>660</b>
<i>Scenario 3, maksimumscenario</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	740			<b>860</b>
<b>Udgifter scenario 3, i alt</b>		<b>120</b>	<b>740</b>			<b>860</b>

**Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter**

Alle tre scenarier kræver tæt koordinering med de igangværende analyser og projekter som beskrevet i indstilling og bilag vedrørende medlemsforslag om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, som blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. juni 2019 og Økonomiudvalgets møde den 11. juni 2019. Herunder analyserne vedrørende mindre trafik i middelalderbyen og analyser i forbindelse med Østlig Ringvej og københavnersporet til Lynetteholmen. Derudover vil alle tre scenarier kunne give input til, eller endda indarbejdes i, det kommende road map for *KBH2025 Klimaplanen*.

**Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Tidsplanen for især scenario 2 og 3 er stramme, men analyserne vil kunne skaleres i forhold til den tid, der er til rådighed. Det kan være en udfordring, at analyserne skal bygge videre på andre analyser. Forsinkes disse, vil det påvirke tidsplanen for analyserne beskrevet i dette budgetnotat. Skal resultaterne indarbejdes i et kommende road map for klimaplanen, vil tidsplanen blive endnu mere stram, da road mappet skal politisk behandles medio 2020.

**Bevillingstekniske oplysninger**

Scenario 1 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. i 2020.

Scenario 2 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. i 2020.

Scenario 3 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. i 2020.

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenario 1, maj 2020 for scenario 2 og juni 2020 for scenario 3.

**Tabel 3 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter scenarie 1</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	350			470
<b>Serviceudgifter scenarie 1, i alt</b>		<b>120</b>	<b>350</b>			<b>470</b>
<i>Serviceudgifter scenarie 2</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	540			660
<b>Serviceudgifter scenarie 2, i alt</b>		<b>120</b>	<b>540</b>			<b>660</b>
<i>Serviceudgifter scenarie 3</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	740			860
<b>Serviceudgifter scenarie 3, i alt</b>		<b>120</b>	<b>740</b>			<b>860</b>

**Tabel 4 – Tidsangivelse**

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenarie 1, i maj 2020 for scenarie 2 og i juni 2020 for scenarie 3.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 1	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 2	Maj 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 3	Juni 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

Scenarie 1 vil primært påvirke Indre By og brokvartererne, mens scenarie 2 og 3 vil påvirke hele byen i større eller mindre grad.

Bydækkende								X
Bispebjerg		Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby	Amager Øst	X
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest	X

### Tidligere afsatte midler

Som medfinansiering af forundersøgelsen af Østlig Ringvej besluttede Økonomiudvalget den 31. maj 2016 at afsætte 6 mio. kr. (fordelt med 2 mio. kr. for hvert af årene 2016, 2017 og 2018) finansieret inden for egen ramme ved omprioritering fra andre projekter. I denne forundersøgelse indgår udarbejdelsen af en trafiksaneringsplan for blandt andet Indre By. Derudover er der i forbindelse med analyser af og dialogproces for mindre biltrafik i Middalderbyen afsat 1,9 mio. kr. i Budget 2018. Endelig er der i Overførselssagen 2018-

2019 afsat i alt 3 mio. kr. til fem relevante analyser i københavnersporet til Lynetteholmen, blandt andet vedrørende road pricing og bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020		
Budgetaftale 2018			1.100	800			
Overførelssagen 2018-19				3.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>1.100</b>	<b>3.800</b>			

#### Henvisninger

Indstilling vedrørende reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne samt beslutningsreferat fra Teknik- og Miljøudvalgets møde 3. juni 2019 og Økonomiudvalgets møde 11. juni 2019:

<https://www.kk.dk/indhold/okonomiudvalgets-modemateriale/11062019/edoc-agenda/a6fa0552-625b-40d3-a38a-489c5be0626f/e20cba8b-bbbd-4dc0-98b4-ea1da827c66a>